Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10009

03. 03. 98

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/8615 Nr. 2.98 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)
KOM (97) 416 endg.; Ratsdok. Nr. 10278/97

A. Problem

Am 19. Juli 1995 hat der Ministerrat die Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Gemeinschaft fahren (Hafenstaatkontrolle), erlassen. Die Richtlinie soll zu einer drastischen Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten beitragen. In Anwendung der Richtlinie verpflichten sich die Mitgliedstaaten, einen bestimmten Prozentsatz der Schiffe zu überprüfen, die ihre Häfen anlaufen, um die Einhaltung der wichtigsten geltenden internationalen Übereinkommen im Bereich der Sicherheit auf See und des Schutzes der Meeresumwelt zu überprüfen. Die Richtlinie bedarf der Fortschreibung.

B. Lösung

Richtlinie des Rates, mit der die Hafenstaatkontrolle zur Berücksichtigung der Änderungen, die in jüngster Zeit an einschlägigen internationalen Konventionen vorgenommen worden sind, fortgeschrieben wird. Es werden besondere Verfahren eingefügt für Fälle, in denen ab Juli 1998 keine nach dem internationalen

Schiffsmanagement-Code erforderlichen Zeugnisse an Bord mitgeführt werden (grundsätzlich Festhalteverfügung gegenüber Schiffen; Aufhebung der Verfügung bei Hafenüberlastung; Zugangsverweigerung zu Häfen).

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Dem Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle), wird zugestimmt.

Bonn, den 14. Januar 1998

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Konrad Kunick**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Konrad Kunick

Der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) – Ratsdok. Nr. 10278/97 – (Anlage), ist gemäß § 93 Abs. 1 GO zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesen worden (Drucksache 13/8615 Nr. 2.98).

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner Sitzung am 10. Dezember 1997 einvernehmlich empfohlen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

Der Ausschuß für Verkehr begrüßt die beabsichtigte Anpassung der Hafenstaatkontrollrichtlinie an neuere Rechtsentwicklungen im internationalen Bereich. Darüber hinaus unterstützt er das Ziel, dem internationalen Schiffsmanagement-Code durch eine strikte Hafenstaatkontrollpolitik ab Juli 1998 zur Durchsetzung zu verhelfen.

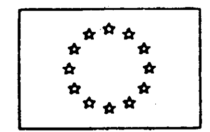
Der Ausschuß für Verkehr hat zu der Vorlage in seiner 64. Sitzung vom 14. Januar 1998 ohne Aussprache einstimmig beschlossen, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, der Vorlage zuzustimmen.

Bonn, den 14. Januar 1998

Konrad Kunick

Berichterstatter

Anlage



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 25.07.1997
KOM(97) 416 endg.

97/0215 (SYN)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES
ZUR ÄNDERUNG DER
RICHTLINIE 95/21/EG DES RATES ZUR DURCHSETZUNG INTERNATIONALER NORMEN FÜR DIE SCHIFFSSICHERHEIT, DIE VERHÜTUNG VON VERSCHMUTZUNG UND DIE LEBENS- UND ARBEITSBEDINGUNGEN AN BORD VON SCHIFFEN, DIE GEMEINSCHAFTSHÄFEN ANLAUFEN UND IN HOHEITSGEWÄSSERN DER MITGLIEDSTAATEN FAHREN (HAFENSTAATKONTROLLE)

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. Hintergrund

1.1 Am 19. Juni 1995 hat der Ministerrat die Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)[1], erlassen.

Diese Richtlinie soll laut ihrem Artikel 1 zu einer drastischen Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten beitragen.

In Anwendung Richtlinie verpflichten sich die Mitgliedstaaten, einen bestimmten Prozentsatz der Schiffe zu überprüfen, die ihre Häfen anlaufen, um die Einhaltung der wichtigsten geltenden internationalen Übereinkommen im Bereich der Sicherheit auf See und des Schutzes der Meeresumwelt zu überprüfen. Die Richtlinie sieht ferner vor, daß die Mitgliedstaaten und die Kommission sich gemeinsam um die Entwicklung von Prioritäten und Verfahrensweisen bemühen, die eine zielgerichtetere Auswahl von Schiffen, die Mängel aufweisen könnten, ermöglichen.

1.2. Mit dem vorliegenden Vorschlag für eine Richtlinie des Rates werden drei Hauptziele verfolgt:
- Fortschreibung der Richtlinie zur Berücksichtigung der Änderungen, die an den für die Durchführung der Richtlinie anwendbaren internationalen Übereinkommen in jüngster Zeit vorgenommen worden sind,
- Einführung von besonderen Verfahren für Fälle, in denen keine gemäß dem ISM-Code der IMO ausgestellten Zeugnisse an Bord mitgeführt werden,
- Vereinfachung der Anpassung der Richtlinie an die Entwicklung der internationalen Vorschriften durch Anwendung des Ausschußverfahrens.

2. Inhalt des Vorschlages

2.1. Fortschreibung der Richtlinie

[1] ABl. Nr. L 157 vom 07.07.1995, S. 1.

Laut Artikel 2 der Richtlinie 95/21/EG sind für die Anwendung der Richtlinie die aufgeführten Übereinkommen, die Protokolle und Änderungen dieser Übereinkommen und die abgeleiteten Codes zu berücksichtigen, die rechtlich bindend und zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie, das heißt am 19. Juni 1995, in Kraft sind.

Seit diesem Zeitpunkt hat es eine Reihe von Änderungen an den genannten internationalen Übereinkommen gegeben. Besonders zu erwähnen sind die Änderungen am MARPOL-Übereinkommen (Änderungen von 1992, 1994, 1995 und 1996), am SOLAS-Übereinkommen (neue Kapitel X und XI, Änderungen von 1992, 1994 und 1995) und die Änderungen von 1995 am STCW-Übereinkommen von 1978 (Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten). Der im Änderungsvorschlag zu Artikel 2 der Richtlinie 95/21/EG genannte Zeitpunkt des Inkrafttretens ist der 1. Juli 1998, was dem Tag des weltweiten Inkrafttretens des neuen Kapitels IX des SOLAS-Übereinkommens entspricht, durch das der ISM-Code (Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung) für bestimmte Schiffskategorien für verbindlich erklärt wird.

2.2. Anzuwendendes Verfahren bei fehlenden ISM-Zeugnissen

Gemäß Kapitel IX Regel 2 des SOLAS-Übereinkommens tritt der ISM-Code am 1. Juli 1998 weltweit in Kraft für:

- Fahrgastschiffe, einschließlich Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen[2]
- Öltankschiffe, Chemikalientankschiffe, Gastankschiffe, Massengutschiffe und Fracht-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit einer Bruttoraumzahl von 500 Registertonnen und mehr.

Bei der Entwicklung einer Strategie zur Schaffung einer Sicherheitskultur im Schiffsverkehr auf internationaler Ebene kommt dem ISM-Code eine herausragende Bedeutung zu. Insbesondere ist in dem Code vorgesehen, daß die Unternehmen Sicherheitsziele festlegen und ein System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen einführen, anwenden und aufrechterhalten müssen. Ferner wird in ihm bestimmt, daß die einzelstaatlichen Verwaltungen die Einhaltung des ISM-Codes überprüfen sowie den Unternehmen Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und den Schiffen Zeugnisse über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausstellen.

Die Richtlinie 95/21/EG nimmt in ihrer derzeitigen Fassung bereits Bezug auf den ISM-Code: unter den Zeugnissen und Unterlagen, die der Besichtiger von der Hafenstaatkontrolle nach Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie überprüfen muß, ist auch die Ausfertigung der Unbedenklichkeitsbescheinigung und das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu finden (siehe Anhang II Ziffer 13). Aufgrund der unter Punkt 2.1 vorgeschlagenen Änderung werden die Verwaltungen der für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Mitgliedstaaten die Anwendung des ISM-Codes an Bord aller betreffenden Schiffe überprüfen können.

---

[2] Auf Gemeinschaftsebene sieht die Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (ABl. Nr. L 320 vom 30.12.1995, S. 14) eine zwingende und vorzeitige Anwendung des ISM-Codes ab dem 1. Juli 1996 für alle Ro-Ro-Fähren vor, die, unter welcher Flagge auch immer, von oder nach einem europäischen Hafen eingesetzt werden.

In der internationalen Schiffahrtsgemeinschaft ist jedoch eine tiefe Besorgnis über die tatsächliche Umsetzung des ISM-Codes zum vorgesehenen Zeitpunkt (1. Juli 1998) zum Ausdruck gebracht worden. So haben Vertreter der Internationalen Vereinigung der Klassifikationsgesellschaften (IACS) im Januar 1997 mitgeteilt, daß bisher für lediglich 7 % der gesamten dem ISM-Code unterliegenden Flotte ein Zeugnis von einem IACS-Mitglied ausgestellt wurde. Selbst angesichts der Tatsache, daß die Klassifikationsgesellschaften nicht als einzige Stellen Zeugnisse ausstellen und einzelstaatliche Verwaltungen zuweilen diese Aufgabe übernehmen, ist die derzeitige Rate ausgestellter ISM-Zeugnisse äußerst niedrig; dies läßt vermuten, daß vor allem aufgrund der langen Fristen, die für die Zeugnisausstellung (insbesondere die durchzuführenden Überprüfungen) nötig sind, eine große Anzahl von Unternehmen und Schiffen zum vorgegebenen Zeitpunkt nicht über ISM-Zeugnisse verfügen werden.

Angesichts dieser Sachlage muß die Gemeinschaft alles daran setzen, die nötigen Maßnahmen zu ergreifen, damit die Reedereien darüber unterrichtet werden, daß ab dem 1. Juli 1998 die Umsetzung des ISM-Codes von allen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft kontrolliert wird. Dieses Vorgehen steht übrigens völlig im Einklang mit der Mitteilung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation, nach der es keine Verlängerung der in Kapitel IX Regel 2 des SOLAS-Übereinkommens genannten First geben wird.

Ab dem 1. Juli 1998 erfolgt die Kontrolle der Einhaltung des ISM-Codes nach den üblichen Vorschriften und Verfahren der Hafenstaatkontrolle, wie sie in der Richtlinie 95/21/EG und der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle, zu deren Unterzeichnerstaaten die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft gehören, niedergelegt sind. Bei der letzten Sitzung des Ausschusses der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle ist insbesondere beschlossen worden, daß vom 1. Juli 1998 an für einen Zeitraum von drei Monaten eine Kampagne der verstärkten Überwachung geführt wird, um die Einhaltung des ISM-Codes zu überprüfen.

Das Fehlen von Zeugnissen an Bord stellt jedoch einen besonders schwerwiegenden Umstand dar, der die Ergreifung zusätzlicher Maßnahmen erfordert. Mit dem vorliegenden Vorschlag zur Änderung der Richtlinie sollen daher besondere Verfahren für den Fall eines Fehlens von ISM-Zeugnissen an Bord aufgestellt werden.

Angesichts der vorauszusehenden Verzögerungen bei der Anwendung des ISM-Codes würde die strikte Anwendung der herkömmlichen Kontrollverfahren zum Festhalten einer beträchtlichen Anzahl von Schiffen in den europäischen Häfen führen. Diese Situation wäre für die meisten betroffenen Häfen sowohl vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aufgrund der großen Anzahl besetzter Liegeplätze als auch aus Sicherheitsgründen angesichts der voraussehbaren Überbelastung der Häfen nicht tragbar.

Daher muß die Anordnung zum Festhalten des Schiffes, die bei fehlenden ISM-Zeugnissen normalerweise erginge, aufgehoben werden können, damit das Schiff auslaufen kann, um dieser Situation abzuhelfen. Die Anordnung zum Festhalten kann natürlich nur dann aufgehoben werden, wenn nicht noch weitere schwerwiegende Mängel bestehen, die ein Festhalten des Schiffes erfordern.

Schiffe, denen die mit der Hafenstaatkontrolle betraute Behörde ein Auslaufen gestattet hat, müssen den Bestimmungen des ISM-Codes nachkommen; und ihnen muß so lange der Zugang zu Häfen in der Gemeinschaft verweigert werden, bis der Eigentümer oder Betreiber des Schiffes der Behörde des Mitgliedstaates, in dem die Anordnung zum Festhalten ergangen ist, nachgewiesen hat, daß das Schiff über gültige Zeugnisse gemäß dem ISM-Code verfügt.

2.3. Änderung des Anwendungsbereichs für das Ausschußverfahren

Das in Artikel 19 Buchstabe b) der Richtlinie 95/21/EG festgesetzte Verfahren erlaubt eine Heranziehung des mit Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EGW eingesetzten Ausschusses nur für die Vornahme von Anpassungen der Anhänge aufgrund in Kraft getretener Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschließungen einschlägiger internationaler Organisationen sowie der Pariser Vereinbarung.

Somit kann eine Anpassung der Richtlinie selbst, wie sie im obenstehenden Absatz 2 Unterabsatz 1 beschrieben ist, die sich nicht auf die Anhänge beschränkt, nur über einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates erfolgen.

Angesichts der Tatsache, daß die Hafenstaatkontrolle die Überprüfung der Einhaltung einer großen Anzahl von internationalen Übereinkommen, Codes und Entschließungen vorsieht, die beständig Änderungen durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation erfahren, wird vorgeschlagen, daß das in Artikel 19 der Richtlinie festgelegte Verfahren für die gesamte Richtlinie anstatt wie bisher nur für ihre Anlagen gilt.

RICHTLINIE 97/.../EG DES RATES ZUR ÄNDERUNG DER RICHTLINIE 95/21/EG ZUR DURCHSETZUNG INTERNATIONALER NORMEN FÜR DIE SCHIFFSSICHERHEIT, DIE VERHÜTUNG VON VERSCHMUTZUNG UND DIE LEBENS- UND ARBEITSBEDINGUNGEN AN BORD VON SCHIFFEN, DIE GEMEINSCHAFTSHÄFEN ANLAUFEN UND IN HOHEITSGEWÄSSERN DER MITGLIEDSTAATEN FAHREN (HAFENSTAATKONTROLLE)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 189 c EG-Vertrag,

gestützt auf die Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) [1],

in Erwägung nachstehender Gründe:

---

1 ABl. Nr. L 157 vom 07.07.1995, S. 1.

1. Nach Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 95/21/EG sind internationale Übereinkommen im Sinne der Richtlinie die internationalen Übereinkommen, die zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie in Kraft sind.

2. Seit Erlaß der Richtlinie 95/21/EG sind Änderungen an den Übereinkommen SOLAS 74, MARPOL 73/78 und STCW 78 in Kraft getreten. Die genannten Änderungen sind im Sinne der Richtlinie anzuwenden.

3. Mit dem am 4. November 1993 von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation beschlossenen Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) wird ein System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen errichtet, das von dem für den Betrieb des Schiffes verantwortlichen Unternehmen sowohl an Bord des Schiffes als auch an Land anzuwenden ist und das von der Verwaltung des Staates, innerhalb dessen Zuständigkeitsbereichs das Unternehmen seinen Geschäftssitz hat, überprüft wird.

4. Der ISM-Code ist ein wesentlicher Beitrag für die Sicherheit auf See und den Schutz der Meeresumwelt in den Hoheitsgewässern der Gemeinschaft.

5. Die Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates[2] vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen hat die zwingende und vorzeitige Anwendung des ISM-Codes auf sämtliche Ro-Ro-Fähren zum Ziel, die, unter welcher Flagge auch immer, von oder nach einem europäischen Hafen eingesetzt werden.

6. Der ISM-Code tritt weltweit am 1. Juli 1998 für alle Fahrgastschiffe, Öltankschiffe, Chemikalientankschiffe, Gastankschiffe, Massengutschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit einer Bruttoraumzahl von 500 Registertonnen und mehr in Kraft.

7. Die auf internationaler Ebene bei der Umsetzung des ISM-Codes durch die Unternehmen und die Verwaltungen mehrerer Flaggenstaaten eingetretenen Verzögerungen führen zu einer äußerst besorgniserregenden Situation in bezug auf die Sicherheit auf See und den Schutz der Umwelt.

---

[2] ABl. Nr. L 320 vom 30.12.1995, S. 14.

8. Auf Gemeinschaftsebene sind zusätzliche Kontrollmaßnahmen bezüglich der Anwendung der aus dem ISM-Code erwachsenden Verpflichtungen ab dem Tag ihres Inkrafttretens erforderlich. Diese Maßnahmen müssen auch das Festhalten aller Schiffe umfassen, die keine gemäß dem ISM-Code ausgestellten Zeugnisse vorweisen können.

9. Liegen nicht noch weitere schwere Mängel vor, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen, sollte der betreffende Mitgliedstaat befugt sein, die Anordnung zum Festhalten des besagten Schiffes aufzuheben. Dem in Frage stehenden Schiff muß jedoch so lange der Zugang zu Häfen in der Gemeinschaft verweigert werden, bis nach dem ISM-Code ordnungsgemäß ausgestellte Zeugnisse vorliegen.

10. Eine Änderung der Richtlinie 95/21/EG zur Berücksichtigung der Änderungen, die an den in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen und der Pariser Vereinbarung vorgenommen worden sind, muß über ein vereinfachtes Verfahren möglich sein. Am besten geeignet für die Einführung dieser Änderungen erscheint das in Artikel 18 der Richtlinie vorgesehene Verfahren. Artikel 19 ist dazu entsprechend zu ergänzen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 95/21/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 Absatz 1 wird der Ausdruck "zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie" durch den Ausdruck "am 1. Juli 1998 " ersetzt.

2. Der folgende Artikel 9 a wird eingefügt:

"Artikel 9 a

Anzuwendendes Verfahren bei fehlenden ISM-Zeugnissen

1. Wird bei der Überprüfung das Fehlen der Ausfertigung der Unbedenklichkeitsbescheinigung oder des Zeugnisses gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) festgestellt, stellt die zuständige Behörde sicher, daß das Schiff festgehalten wird.

2. Werden bei der Überprüfung keine weiteren Mängel festgestellt, die ein Festhalten rechtfertigen, so kann die zuständige Behörde dem Schiff das Auslaufen ungeachtet des Fehlens der in Absatz 1 bezeichneten Unterlagen gestatten. Ergeht eine solche Entscheidung, so setzt die zuständige Behörde unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten darüber in Kenntnis.

3. Die Mitgliedstaaten ergreifen die notwendigen Maßnahmen, damit allen Schiffen, denen unter den in Absatz 2 genannten Umständen das Auslaufen aus einem Hafen eines Mitgliedstaates gestattet worden ist, so lange der Zugang zu allen Häfen in der Gemeinschaft verweigert wird, bis der Eigentümer oder Betreiber des Schiffes dem Mitgliedstaat, in dem die Anordnung zum Festhalten ergangen ist, hinreichend nachgewiesen hat, daß das Schiff über gültige Zeugnisse gemäß dem ISM-Code verfügt."

3. In Artikel 19 wird der folgende Buchstabe c hinzugefügt:

"c) spätere Änderungen, die hinsichtlich der in Artikel 2 Absätze 1 und 2 bezeichneten internationalen Übereinkommen und der Pariser Vereinbarung in Kraft getreten sind, im Sinne dieser Richtlinie anzuwenden."

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Juli 1998 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel ...

ISSN 0254-1467

KOM(97) 416 endg.

DOKUMENTE

DE 07 04 05 14

Katalognummer : CB-CO-97-421-DE-C

ISBN 92-78-23709-4

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333